IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 127)
z dnia 16 września 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 127)

16 września 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Króla (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– poprawki zgłoszone w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druki nr 1508 i 1543).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Karol Basicki, Elżbieta Kessel, Jakub Sindrewicz**– z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości na czele z panem ministrem Rafałem Weberem. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie poprawek zgłoszonych w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw – odpowiednio z druków nr 1508 i 1543. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę przedstawiciela Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości, bo widzę, że poprawki tego klubu zawarte są w spisie jako pierwsze, o przedstawienie poprawki nr 1. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Panie przewodniczący, zgłaszam poprawkę do druku nr 1508. W art. 1 pkt 3, w zakresie art. 39aa w ust. 4 wyrazy „posiadającego zgodę wojewody na wprowadzenie szkoleń w tej formie, uzyskaną na zasadach i w trybie określonych art. 39gb" proponujemy zastąpić wyrazami „nieprzerwanie od co najmniej 3 lat w zakresie odpowiedniego bloku programowego". Szanowni państwo, chodzi o to, że ośrodek, który będzie szkolił, musi prowadzić swoją działalność co najmniej przez 3 lata, żeby nabrał doświadczenia i miał odpowiednią kadrę. Nie jest tak, że musiałby prowadzić działalność 10 lat, ale 3 lata. Ten okres jest po prostu skrócony. W pkt 10 lit. b po wyrazach „modułu okresowego" proponujemy dodać wyrazy „oraz informację o wprowadzeniu szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu". Czyli będzie możliwość zdalnego szkolenia kierowców. Nie musi to być szkolenie stacjonarne. Może być zdalne.

Prosimy o skreślenie pkt 13. W pkt 14 lit b, w zakresie art. 39h ust. 3 w pkt 5 wyrazy „bez zgody wojewody lub bez spełnienia wymagań, o których mowa w art. 39gb ust. 1" proponujemy zastąpić wyrazami „przed upływem 3 lat nieprzerwanej działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców". To jest punkt, o którym już mówiłem wcześniej.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Poproszę o stanowisko rządu do tej poprawki.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, stanowisko rządu do tej poprawki jest pozytywne. Jak powiedziałem na sali plenarnej, tę poprawkę znaliśmy przed drugim czytaniem tego projektu, więc mogliśmy ją spokojnie przeanalizować. Wychodzi ona naprzeciw tym głosom, które padały podczas pierwszego czytania, mówiące o tym, żeby ograniczyć biurokrację, jeżeli chodzi o możliwość prowadzenia e-learningu przy zajęciach teoretycznych. W mojej ocenie jest to poprawka nawet dalej idąca niż ta, która została złożona przez organizację pozarządową. To z jednej strony. Z drugiej strony posiada ona pewne bezpieczniki, które dają gwarancję rzetelnego wykonywania zajęć edukacyjnych. Ma też walor ochrony firm – ośrodków szkolenia kierowców. Polskich, małych, które istnieją na rynku od wielu, wielu lat – co najmniej od 3 lat. One będą mogły prowadzić taką działalność e-learningową, a nowe firmy, które pojawiają się na rynku, jeszcze nie, ponieważ nie mają historii, nie dają gwarancji rzetelnej nauki. Stanowisko rządu do tej poprawki jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Czy są jakieś uwagi Biura Legislacyjnego? Chociażby jakiś gest? Nie ma. Dobrze. Rozumiem.

Państwa posłów proszę o zalogowanie się do systemu mikrofonowego – że tak go nazwę – poprzez przyłożenie legitymacji.

Przystępujemy do głosowania. Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki nr 1? Proszę o oddanie głosu. Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Czekamy na wynik. Głosowało 26 posłów. Za 26. Brak głosów przeciwnych i wstrzymujących się.

Proszę posła wnioskodawcę o przedstawienie poprawki nr 2.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Poprawkę nr 2 należy głosować łącznie z poprawką nr 3. Mówiłem o tym, kiedy wcześniej zgłaszaliśmy poprawki. Chodzi o to, żeby w art. 1 pkt 7 ustawy, który zmienia art. 39c ust. 4 dookreślić, że w przypadku powzięcia przez wojewodę bądź nadzór pedagogiczny wątpliwości co do kwalifikacji zawodowej nie cofać od razu tej kwalifikacji, pozbawiając de facto kierowcę możliwości wykonywania zawodu, tylko żeby kierowca miał co najmniej 30 dni na to, żeby uzupełnić te informacje, żeby rozwiać te wątpliwości. W innym przypadku, jeżeli te przepisy pozostaną takie, jak są dzisiaj skonstruowane, to kierowca będzie de facto pozbawiony możliwości wykonywania zawodu. Wydaje mi się, że to nie powinien być pierwszy i od razu tak oczywisty skutek podjęcia takich wątpliwości. Bardzo proszę o to, żeby poprzeć tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo panu posłowi. Poproszę o stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu do tej poprawki jest negatywne. Powiem dlaczego w formie ogólnej, natomiast poproszę pana naczelnika Piętkę o doprecyzowanie. Kierowca, który otrzyma informację o zatrzymaniu prawa jazdy z powodu przeprowadzenia np. niepełnego szkolenia albo przeprowadzenia szkolenia przez ośrodek szkolenia kierowców, który ma wycofane uprawnienia do szkolenia, w każdym momencie będzie mógł dostarczyć dokumenty potwierdzające ukończenie właściwego szkolenia i na tej podstawie uzyskać wpis do prawa jazdy kodu 95 i dalej wykonywać transport drogowy. Powtarzam, że po spełnieniu wszystkich warunków zapisanych w prawie, nie będziemy blokować dostępu do rynku tym kierowcom. Natomiast będziemy oczekiwali, żeby szkolenie było przeprowadzone z jednej strony w pełnym wymiarze czasu, a z drugiej strony było przeprowadzone przez podmiot, który nie utracił do tego swoich uprawnień. Jeżeli jest potrzeba dodania czegoś, to pan naczelnik Piętka uszczegółowi moją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Bardzo prosimy, panie naczelniku.

Naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego MI Tomasz Piętka:

Dzień dobry. Warto wskazać, że całe to postępowanie zaczyna się od tego, że wojewoda poszedł na kontrolę do ośrodka szkolenia kierowców. Rozpoczął postępowanie administracyjne polegające na procedurze kontrolnej. W trakcie procedury kontrolnej stwierdził, że w ramach danego szkolenia – to są długie szkolenia, 280 godzin – nie odbyło się ileś godzin tego szkolenia. Wtedy wszczyna postępowanie w sprawie skreślenia z ewidencji ośrodka szkolenia ze względu na to, że wielokrotnie przeprowadził szkolenia niezgodnie z przepisami. Oczywiście, w ramach tego postępowania przesłuchiwani są kierowcy, którzy byli szkoleni i wszyscy inni, którzy w ramach tego szkolenia ich szkolili i byli w to szkolenie zaangażowani. Dopiero po zamknięciu tego postępowania administracyjnego, po stwierdzeniu prawomocną decyzją, że tak było i te szkolenia były nieprawdziwe, cofa się dokumenty.

Dopiero wtedy wydajemy decyzję o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej i unieważniamy nielegalnie wydane dokumenty, czyli świadectwa kwalifikacji zawodowej. Taka jest procedura. Następnie unieważnienie trafia do starosty. Starosta wszczyna postępowanie w sprawie zatrzymania prawa jazdy wydanego na podstawie nielegalnie wydanego dokumentu. To oznacza, że ten kierowca nie odbył pełnego szkolenia, np. nie uczył się, jak właściwie mocować ładunki albo nie nauczył się, jak właściwie kierować np. cysterną wypełnioną materiałami ADR. Wszczynając postępowanie starosta przesyła informację do tego kierowcy o tym, że będzie decyzja o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami. Pozwala mu się wypowiedzieć, bo tak jest w postępowaniu administracyjnym, a następnie wydaje decyzję o zatrzymaniu jego prawa jazdy.

W każdym z tych momentów, w trakcie całego postępowania, kierowca może dostarczyć dokument, który potwierdzi, że szkolenie było właściwe. Może to wyjaśnić. To nie będzie dla niego żadne zaskoczenie, że wydano decyzję o zatrzymaniu. Ta decyzja stanie się właściwa i prawomocna dopiero w momencie właściwego doręczenia mu tej decyzji. Będzie doskonale wiedział, że prawo jazdy jest zatrzymane. Nawet w tym momencie, po zatrzymani prawa jazdy, kierowca ma prawo złożyć dokument, który potwierdzi, że odbył właściwe szkolenie i wystąpić o właściwy wpis w prawie jazdy. Jeżeli przyniesie te dokumenty, ten wpis będzie trwał nie więcej niż 9 dni, bo tak mówią przepisy o wydawaniu prawa jazdy. W związku z powyższym po prostu nie ma sensu wprowadzania proponowanego rozwiązania, ponieważ inne rozwiązania administracyjne w pełnym zakresie zapewniają kierowcy możliwość dostarczenia tych dokumentów. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan poseł Truskolaski i pan poseł Sośnierz. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie naczelniku, czyli kierowca od początku procedury administracyjnej wszczętej przeciwko firmie, która niewłaściwie przeprowadziła szkolenie, będzie o tym wiedział. Czy tak? Prosiłbym o potwierdzenie.

Naczelnik wydziału w MI Tomasz Piętka:

Oczywiście. Jeżeli w trakcie kontroli wyjdzie, że jego szkolenie było przeprowadzone niezgodnie z prawem, to każda strona – a on w tym momencie będzie mógł być stroną takiego postępowania – będzie informowana o tym, że w stosunku do niej toczy się tego typu postępowanie. Zresztą on będzie musiał być przesłuchany w ramach tego postępowania. Tak to jest zorganizowane w postępowaniach administracyjnych cofających. W związku z tym nie będzie takiej sytuacji, w której byłby zaskoczony np. tym, że będąc w Hiszpanii nie mógłby dalej jechać. W ogóle nie ma możliwości, żeby taka sytuacja mogła zaistnieć.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pan poseł Sośnierz. Bardzo proszę.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Z tego, co pan mówi, wcale nie wynika, że on nie będzie zaskoczony, bo przecież on nie zna z góry wyników tego postępowania. To, że państwo wszczęli jakąś procedurę podwa-

żającą tę decyzję wcale nie przesądza o tym, jak ona się zakończy. Ona może się zakończyć tak albo odwrotnie, więc na koniec on może być zaskoczony wynikami tego postępowania. To całkowicie podważa zaufanie do prawa. Jeśli w chwili szkolenia ten ośrodek był uprawniony do tego, żeby to szkolenie prowadzić, to dlaczego obywatel, który z tego korzystał – skorzystał przecież z certyfikacji udzielonej przez odpowiednie organy – ma ponosić konsekwencje tego, że organy wydały ją być może pochopnie, że czegoś nie sprawdziły albo sprawdziły to za późno. W każdym razie to nie jest wina tego kierowcy.

Cofnięcie ma charakter generalny, a nie indywidualny. Jeśli u przedsiębiorcy, w tym ośrodku wykryjemy wiele nieprawidłowości, to – jak rozumiem – zostaną podważone wszystkie decyzje, a nie tylko ta indywidualna, w odniesieniu do której wykryto nieprawidłowości. Tak? W takim przypadku to może być w ogóle odpowiedzialność za cudze winy chyba, że coś źle rozumiem. Cały ten system to jest w ogóle jedna wielka fikcja, a wy podchodzicie do tego naprawdę, jak do obrotów ciał niebieskich. Przecież ci ludzie po tych szkoleniach i tak nie umieją zabezpieczyć ładunków. Uczą się tego dopiero w pracy, bo zdalne szkolenia, na których przewijają slajdy, nic im nie dają. Mówiłem o tym z mównicy na sali plenarnej. To jest fikcja. Tak samo, jak badania okresowe w pracy czy inne badania przed wydaniem prawa jazdy. Zasłaniamy jedno oko, drugie oko i wychodzimy. Wszyscy dostajemy zaświadczenie, że się należy. To jest fikcja, a wy chcecie karać prawdziwymi karami kierowcę za to, że kilka godzin się nie odbyło. I tak ten program jest po prostu nadęty, jak balon, zupełnie niepotrzebną teorią, którą każdy jednym uchem wpuszcza, a drugim wypuszcza. On się uczy pracy, kiedy przychodzi do pracy.

Tak naprawdę za szkolenie powinien odpowiadać pracodawca. To jest w ogóle odrębny temat. Jeśli już się tego systemu trzymamy, to naprawdę nie karzmy pracownika, który jest w tym momencie najmniej winny. Być może to urzędnik zaniedbał kontrolę. Być może przedsiębiorca oszukiwał. A kierowca jest najmniej winny w tej sytuacji.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem zwrócić uwagę dokładnie na to, że przecież obywatel może podejmować realne kroki, jeżeli chodzi o tego typu rzeczy, dopiero po wydaniu jakiejś decyzji. To są fakty. Jeżeli na końcu okaże się, że to jednak urząd się pomylił, to nie ma potrzeby, żeby w trakcie tego powtarzać jakiś element szkolenia czy robić coś dodatkowego, co podnosi koszty. To, po pierwsze. Po drugie, wszyscy wiemy, że te szkolenia obejmują również takie rzeczy, jak np. marketing, bo wizerunek firmy, to jest element marketingu. Naprawdę, o ile rozumiem, że można być bardzo twardym, jeżeli chodzi o szkolenia dotyczące bezpieczeństwa, to z całym szacunkiem, ale w tych szkoleniach są takie elementy, które – mam takie poczucie – dotyczą zupełnie innych względów niż stricte związanych z bezpieczeństwem, więc te decyzje też powinny być podejmowane w sposób mocno zindywidualizowany.

Stąd też ta nasza prośba. Ona wynika także z rozmów ze środowiskiem transportowym. Zwłaszcza w sytuacji, w której brakuje kierowców. Dla wielu firm ubytek choćby jednego kierowcy, choćby nawet na 2-3 tygodnie czy miesiąc, jest poważnym problemem. Te 30 dni, czyli dodatkowy element procedury na dostarczenie, naprawdę nie jest taką rzeczą, która burzyłaby cały ten system. Wydaje mi się, że dzisiaj poza twardym staniem przez ministerstwo na stanowisku, że to jest nasz świetny pomysł, który musi przejść, nie ma innych argumentów, które nie pozwalałyby wyjść naprzeciw kierowcom. Naprawdę zachęcam do takiej otwartości dyskusji merytorycznej. Wskazujemy bardzo jasne, twarde przyczyny, które powodują, że te przepisy mogą być pozytywne właśnie dla branży transportowej, dla kierowców. Bardzo prosimy, żeby poprzeć te przepisy. Naprawdę 30 dni na dostarczenie dokumentów, to nie jest wyłom w systemie. To jest ukłon w stronę kierowców i w stronę branży transportowej. Oni potrzebują tego wsparcia. Zachęcam do takiego otwarcia i do otwartości na te potrzeby. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę tylko o opinię Biuro Legislacyjne, bo mam informację, że poprawki nr 2 i 3 powinno się głosować łącznie. Czy tak?

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak jest w sprawozdaniu. Nie wiem, czy zostało ono państwu dostarczone. Poprawki nr 2 i 3 muszą być głosowane łącznie. One są konsekwencją.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze. Przepraszam, ale chciałem się tylko upewnić z formalnego punktu widzenia.

W związku z tym, panie ministrze, czy chce się pan jeszcze odnieść do tych głosów?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie. Utrzymujemy swoje stanowisko – stanowisko negatywne. Jeżeli pan naczelnik Piętka chciałby skomentować wypowiedzi, które padły z ust pana posła Sośnierza i pana posła Suchonia, to proszę bardzo.

Naczelnik wydziału w MI Tomasz Piętka:

Chciałbym jeszcze tylko dokładnie pokazać ten przykład, ponieważ mówiłem już o tym, że jeśli chodzi o postępowanie, nie zdarza się tak, że ktoś się pomyli. Cofnąć świadectwo kwalifikacji zawodowych będzie można dopiero po zamknięciu postępowania w kierunku ośrodka szkolenia kierowców, który zrobił to źle. Jeżeli zostanie udowodnione, że zrobił to źle, w konkretnych przypadkach uprawnienia zostaną cofnięte. Kiedy to już będzie prawomocne, dopiero wtedy zostanie cofnięte świadectwo kierowcy. Niech państwo sobie wyobrażą sytuację, w której mamy świadomość, że kierowca jest niedoszkolony, ale pojechał w transporcie drogowym i spowodował wypadek z ofiarami albo nawet bez ofiar. Coś się wylało. Coś się zniszczyło. Co robi ubezpieczyciel? Pierwsza rzecz, którą robi, to mówi – przepraszam, ale pan zatrudnił kierowcę, który był niedoszkolony. Stwierdzono to ewidentnie. On nie powinien jechać. Jeżeli pojechał, to nie wypłacę państwu odszkodowania właśnie dlatego, że był niedoszkolony. Dziękuję. To jest też przyczyna, dla której należy ten temat w taki sposób, a nie w inny, uregulować, drodzy państwo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do głosowania. Przypominam, że będziemy głosować łącznie poprawki nr 2 i 3. Proszę o wyświetlenie panelu do głosowania.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawek nr 2 i 3? Kto jest za? Kto z państwa jest przeciw? Kto z państwa posłów się wstrzymał? Dziękuję.

Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 31 posłów. Za 13, przeciw 18, nikt się nie wstrzymał.

Konsekwencją przyjęcia poprawki nr 1 jest bezprzedmiotowość poprawki nr 4. W związku z tym proszę wnioskodawców o przedstawienie poprawki nr 5.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, wycofuję poprawkę nr 4.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Jest bezprzedmiotowa.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, tak. Nie ma potrzeby, żebyśmy głosowali nad tą poprawką w trakcie procedury głosowań. Wycofuję ją, bo uważam, że poprawka nr 1 odzwierciedla nasze…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Starałem się to przed chwilą powiedzieć, panie pośle, że w związku z przyjęciem poprawki nr 1 nie głosujemy poprawki nr 4.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Formalnie również ją wycofuję. Tak, że…

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Ok. Dobrze. Rozumiem. To proszę o przedstawienie poprawki nr 5, bo to jest również pana poprawka.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Poprawka nr 5 stanowi odpowiedź na postulaty środowiska szkół szkolących kierowców. W poprawce chodzi o to, żeby wymagania dotyczące instruktora nie obejmowały dziesię-

cioletniego doświadczenia w transporcie międzynarodowym. Ta poprawka ma zamienić ten wymóg na wymóg 5 lat doświadczenia na stanowisku kierowcy, czyli 5 lat doświadczenia w transporcie. Ten transport może być wykonywany zarówno w kraju, jak i w wymiarze międzynarodowym. Uznajemy, że jest to wystarczający warunek do tego, żeby zapewnić odpowiedni poziom kompetencji. Poza tym, jak mówię, jest to odpowiedź na postulaty środowiska ośrodków szkolenia. W tym zakresie było bardzo obszerne uzasadnienie i bardzo obszerna prośba przedstawiona podczas pierwszego czytania na posiedzeniu Wysokiej Komisji. Bardzo proszę o poparcie tej poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Proszę o stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne. Im lepiej wyszkolony jest szkolący, im bardziej doświadczony jest szkolący, tym wyższa jest jakość samego szkolenia. Faktycznie ten temat przewijał się w dyskusjach w czasie 2 czytań tego projektu ustawy. Zawsze zmierzał w kierunku odpowiedniego, rzetelnego, dobrego szkolenia, a takie szkolenie zapewnią osoby, które zjadły zęby na transporcie drogowym. Takie szkolenie zapewnią osoby, które prowadziły transport drogowy nie tylko w kraju – bo do tego zmierza poprawka złożona przez pana posła Suchonia – ale mają również doświadczenia nabyte na drogach w innych państwach Europy czy świata, bo tutaj tego nie precyzujemy. Tak, że jesteśmy przeciwni tej poprawce. Stanowisko rządu jest negatywne.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi? Nie. Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie panelu. Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki nr 5? Kto z państwa jest za? Kto z państwa posłów jest przeciw? Kto z państwa posłów wstrzymał się od głosu? Dziękuję.

Proszę o wyświetlenie panelu. Głosowało 31 posłów. Za 12, przeciw 19, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że Komisja proponuje Sejmowi odrzucenie poprawki nr 5.

Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie poprawek.

Komisja musi jeszcze wybrać posła sprawozdawcę, który przedstawi sprawozdanie Komisji na posiedzeniu plenarnym Sejmu. Proponuję, żeby sprawozdawcą został pan poseł Jerzy Paul – dotychczasowy sprawozdawca tego projektu ustawy. Czy ktoś z państwa posłów jest przeciwny tej propozycji? Nie widzę, nie słyszę.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół z posiedzenia Komisji z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.